



Dennis van 't Kruis
3 november 2007

© Rijtesten.nl

Direct herkenbaar

Na achttien maanden hard werken werden in december 2004 alle tekeningen voor de nieuwe Mazda2 gewoon weggegooid. De ontwerpers in Hiroshima, Yokohama en Oberursel (Duitland) moesten opnieuw beginnen. Hoofdontwerper Ikuo Maeda zocht naar een veel dynamischer uitgangspunt met een duidelijke Mazda identiteit. Het doel was om een maximale dynamiek te leggen in een auto van slecht 3,88 meter. De uiteindelijke beslissing werd genomen in Milaan nadat Ikuo Maeda de nieuweling in gedachten in de straten en op de pleinen van die Italiaanse stad had geplaatst. Volgens hem was het gekozen model overal ter wereld direct herkenbaar als een Mazda.



© Rijtesten.nl

Lichtgewicht

De Mazda2 was tot nu toe een vreemde eend in de Mazda-bijt. Ondanks de Mazda styling-elementen miste hij het echte Mazda familiegezicht. Als opvolger van de Demio was het vooral een ruime gezinsauto, waarbij het uiterlijk grotendeels werd bepaald door de functie die het moest vervullen. Daardoor was het niet bepaald een auto die er hip uitziet. Daar stond wel tegenover dat er wel veel praktische bruikbaarheid aanwezig was. De nieuwe 2 gooit het over een compleet andere boeg. Deze auto is puur gericht op een jonger koperspubliek. De lijnen die van deze auto zijn speels en bevatten een aantal leuke details. Zoals de tweede lijnen op de flank van de auto, die zijn overgenomen van het concept model -de Sassou- dat in 2005 op de IAA in Frankfurt werd gepresenteerd.

Bij het openen van de deur valt vooral het gewicht van het portier op, of liever gezegd



het lage gewicht. De deur voelt namelijk heel licht aan en als je hem dichtslaat, dan klinkt er geen doffe klank, maar een meer blikkerige klap. De oorzaak zit in de beslissing van Mazda om de auto lichter te maken dan zijn voorganger. Nu is het natuurlijk wel zo dat de nieuwe 2 een volledig ander "lees: jonger" koperspubliek wordt gezocht en door het mindere gewicht komt de auto in een lagere belastingschaal. Ten opzichte van de oude 2 is het gewicht met 110 kilo afgenomen tot 925 kg. Dat in tegenstelling tot enkele concurrenten als de Opel Corsa, de Renault Clio en de Toyota Yaris, die respectievelijk 110, 135 en 70 kilo zwaarder werden toen er een modelvernieuwing werd doorgevoerd.

De kleur van onze testauto is op zijn zachts gezegd opvallend. Bij het maken van de afspraak was specifiek gevraagd naar deze kleur en die beslissing was de juiste. Met deze kleur op de huid worden alle designlijnen mooi geaccentueerd. Het is ook een veilige kleur, want er is niemand die je over het hoofd ziet. Degene die vooral een sportief uiterlijk wil, doet er goed aan om de auto in het zwart te bestellen. Die kleur lijkt hem extra dik te maken en staat hem erg goed. Ook de rode en blauwe kleuren doen veel goeds voor het uiterlijk.



© Rijtesten.nl

Geen ruimtewonder

Ook het interieur heeft niet kunnen ontsnappen aan de verjongingskuur. De vorige Mazda2 had een meerkleurig, volwassen en robuust dashboard met een veelvoud aan functies. De jongste versie heeft een veel simpeler en monotoon zwart dashboard. De knoppen werden gecentraliseerd rond het display van de radio. Op zich is het wel een fraai vormgegeven geheel, maar het mist het volume en het echte Mazda-gevoel van het voorgaande model. Desondanks heeft het natuurlijk wel de bekende Mazda-kwaliteit. Op het internet bestaat inmiddels ook al de overtuiging dat het dashboard in combinatie met de vorm van de luchtroosters en de versnellingspook op een opgewonden Mickey Mouse lijkt, maar omdat te zien moet je wel een verknipte geest hebben.

De zitpositie achter het fraaie driespaaks stuur is goed. Alle functies kunnen bereikt



Mazda 2 1.5 Executive

worden zonder dat je je armen hoeft te strekken. De pook zit door zijn hoge positie vlakbij het stuur. De stoelen zijn vlak, maar geven redelijk veel steun. De zwarte stof maakt het er niet vrolijker op, maar past wel goed in het design. Het heeft vooral een rustige uitstraling. De beenruimte op de achterbank is redelijk, maar houdt niet over. Achter een bestuurder van 1.80m heb je eigenlijk maar net genoeg bewegingsruimte. Dit had Mazda beter kunnen doen, bijvoorbeeld door de achterzijde van de rugleuning een iets andere vorm te geven. Er zijn genoeg concurrenten te bedenken die op die manier meer beenruimte hebben gecreëerd. De kofferbak is klein. Die meet namelijk niet meer dan 250 liter in de normale stand. De eerder genoemde concurrenten zijn niet veel ruimer, maar hebben toch flink meer inhoud onder de achterklep. Op dezelfde volgorde als hierboven verschillen ze 38, 25 en 35 liter met de 2. Met de achterbank plat wordt het verschil nog groter. De Mazda blijft daar steken op 787l. Ten opzichte van de Renault Clio, die van het genoemde trio het minste laadruimte heeft, komt de Mazda toch nog 251 liter te kort. Ten opzichte van de Toyota Yaris is dat zelfs 396 liter in het nadeel van de Mazda.



Een redelijk gemiddelde

Het is zeker niet behelpen met de 1.5 in onze gifgroene testauto. Dit Mazda blok levert 103 pk bij 6.000 tpm en 137 Nm bij 4.000 tpm. Daarmee wordt de sprint naar honderd afgewerkt in 10,4 seconden. Dit gaat gepaard met behoorlijk veel motorgeluid. Het geluid dat de motor dan voortbrengt klinkt enthousiast maar wel behoorlijk schel. Er is daarentegen weinig snelheidsbeleving. Dat gevoel heb je ook op de snelweg. Er komt maar weinig geluid het interieur binnen, waardoor je weinig houvast hebt over de snelheid die je rijdt. Ook het langskomende wegmeubilair en bomen geven je niet echt een indicatie over je snelheid. Er is dus niet echt sprake van een opwindend ritje.

Als je een beetje gaat spelen, dan blijkt de auto een prima onderstel te bezitten. Zoals het hoort gaat de auto licht onderstuurd door de bocht. Hij laat zich simpel beheersen en daardoor krijgt de bestuurder extra vertrouwen in zijn auto. Door de 103 pk heb je



ruim voldoende vermogen om er ook een sportieve rijstijl op na te houden. Zijn lichte gewicht maakt hem redelijk lichtvoetig. De bediening van de pedalen is licht. Zo licht zelfs dat het aangrijppunt van de koppeling niet direct voelbaar is. Iemand die vers in de auto stapt en wegrijdt, zal dit als gevoelloos omschrijven, maar na een korte tijd van gewenning zal die lichte bediening wel wennen en gewaardeerd worden. Ook het bedienen van de versnellingspook gaat licht, maar je hebt daarbij gelukkig wel het gevoel dat je een aantal raderen verzet.

Tijdens de testperiode rees het vermoeden dat de Mazda2 dorstiger was dan dat door de fabrikant werd opgegeven. Op een of andere manier begonnen de blokjes die de inhoud van de brandstoftank aangaven vrij snel te verdwijnen. Na berekening van het verbruik bleek het verbruik toch nog redelijk te zijn. Mazda heeft het brandstofverbruik zelf op 5,9 l/100 km vastgesteld. Het testverbruik komt neer op 7,1 liter per 100 km, dus daar valt best mee te leven. Dit verbruik werd gerealiseerd met een normale rijstijl. Als je een klein beetje extra je best doet, dan is het beloofde verbruik waarschijnlijk goed haalbaar.



Net als de anderen

De Mazda2 is voorlopig leverbaar met drie motoren. Naast de 1.5 benzine motor zijn er twee versies van de 1.3. De lichtste is de 1.3S-VT met 75 pk en door een iets andere set-up levert de 1.3hp S-VT 86 pk. Deze drie motoren zijn vanaf de introductie direct leverbaar. Begin 2008 zal er een 1.4 CiTD turbodiesel met 68 pk volgen, die speciaal voor de Europese markt is ontwikkeld. Er is keuze uit vier uitrustingsniveaus. Naast de Executive biedt Mazda de Exclusive, de Touring en de GT-M aan. De Exclusive wordt alleen leverbaar op het basismodel met de 75 pk 1.3 motor. Die motor is vervolgens weer niet beschikbaar in combinatie met het Executive pakket. Die is alleen te verkrijgen op de 1.3hp en de 1.5 S-VT. Alleen de Exclusive zorgt al voor een indrukwekkende standaarduitrusting. Het GT-M pakket is vooral een optische aanpassing van de 1.5. Dit pakket omvat een andere bumper, een sportgrille, de dakspoiler en de skirt aan de zijkant. De prijzen beginnen vanaf â,-13.795 voor de 1.3



Mazda 2 1.5 Executive

S-VT en lopen op naar â,- 19.295 voor de 1.5 S-VT GT-M. Onze testauto staat in de prijslijst voor â,- 18.795. De prijzen en de uitrustingsniveaus voor de diesel moeten officieel nog bekend gemaakt worden, maar de prognose â€" volgens Mazda Nederland - is dat de vanafprijs ongeveer â,- 18.500 zal zijn.

Als je het goed bekijkt is deze Mazda 2 eigenlijk de opvolger van de tot 2001 geproduceerde 121, die zijn uiterlijk met de toenmalige Ford Fiesta deelde. De scheidende 2 was in feite de opvolger van de Mazda Demio die tussen 1998 en 2003 te koop was. Met de terugkeer naar het â€~normaleâ€™™ vijfdeurs hatchback zonder de MPV trekjes van het vertrekkende model wil Mazda zich richten op een wat jonger publiek. En dat is best goed gelukt, want de nieuwe Mazda2 is een leuk, vlot gelijnd wagentje met prima rijeigenschappen. Maar dat geldt ook voor bijna alle andere concurrenten in deze klasse. Met andere woorden: Mazda heeft hetzelfde recept gebruikt als de andere autofabrikanten die daarmee heel succesvol waren. Als de resultaten uit het verleden stiekem toch als garantie voor de toekomst mogen gezien worden, dan kan de Mazda2 een groot succes voor Mazda worden.

Plus

- + Leuk model
- + Prima prestaties
- + Lichte bediening

Min

- Beenruimte achterin
- Niet onderscheidend
- Luidruchtige motor bij snel accelereren